

Le groupe Gilson a enfin trouvé un compromis qui a permis de formuler des recommandations en juin dernier. Essentiellement, le groupe proposait que les producteurs de céréales de l'Ouest renoncent au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, garanti à perpétuité, en échange d'une subvention fédérale annuelle de 651.6 millions, à perpétuité également. Le groupe Gilson recommandait que cette subvention soit introduire graduellement, sur une période de 7 ou 8 ans, 100 p. 100 allant aux chemins de fer la première année et, à la fin de la période, 81 p. 100 allant aux producteurs céréaliers et le reste aux chemins de fer. Il y avait beaucoup d'autres détails dans les recommandations Gilson, mais c'était là l'essentiel.

A ce sujet, l'opinion des agriculteurs de l'Ouest se divisait en deux courants principaux. Tout d'abord, il y avait la Western Agricultural Conference, se composant essentiellement des trois syndicats du blé des Prairies, qui préconisait le paiement de la subvention aux chemins de fer. Puis, il y avait la Prairie Farm Commodity Coalition, qui regroupe les industries du secteur secondaire, notamment l'alimentation du bétail, les industries de transformation agricole et les producteurs de provendes, soit en tout 20 groupes de denrées différents. Cette coalition d'associations de producteurs préconisait fortement, pour sa part, de verser la subvention à l'agriculteur, c'est-à-dire au céréaliculteur et à l'usager, dans les Prairies de l'Ouest.

Le 1^{er} février dernier, le ministre des Transports a modifié considérablement les principales recommandations du rapport Gilson en interrompant au beau milieu la mise en œuvre progressive du nouveau système et en décidant de répartir la subvention à parts égales entre les agriculteurs et les sociétés ferroviaires. Cette décision a été prise en vertu d'une déclaration ministérielle et non sanctionnée par la loi.

Voici quelle était ma position à la suite de la déclaration du 1^{er} février. J'étais fortement en faveur de la recommandation Gilson et des circonstances qui l'ont justifiée. Quoiqu'avec un peu moins d'enthousiasme, j'ai également approuvé le compromis proposé le 1^{er} février par le ministre, soit un partage de la subvention à parts égales. Je tiens à dire maintenant au ministre—et je lui sais gré d'être parmi nous ce soir—qu'il connaissait ma position dans ces deux cas-là. Toutefois, l'intervention politique de l'Union des producteurs agricoles du Québec et de son propre groupe de coalition interne et, plus précisément, l'intervention politique du caucus libéral du Québec, m'ont catégoriquement fait changer d'avis.

M. Pepin: Dites-nous donc quelques mots sur l'Ouest.

M. Hargrave: Je ne peux pas et ne vais pas appuyer cette mesure législative sous sa forme actuelle. Je tiens à bien préciser au ministre que tous les éleveurs de l'Ouest—en fait, toutes les fermes d'élevage et toutes les industries secondaires notamment le secteur des provendes—sont très mécontents à l'heure actuelle et organisent quelques manifestations de protestation, même au beau milieu des activités de printemps. Voilà ce qu'ils pensent de ce revirement de la part du ministre. Il faut modifier fondamentalement la mesure législative ou la reporter indéfiniment, l'un ou l'autre, si nous voulons garantir l'exploitation à long terme des ressources, qui est essentielle dans l'Ouest du pays.

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Je voudrais dire quelques mots sur ce que j'appelle le «choix Mazankowski». Il en était question dans le discours d'ouverture de notre ancien ministre. Cette autre solution devrait être très sérieusement examinée, tout particulièrement lors de l'étude en comité. Je vais faire une proposition réfléchie et sincère au ministre. Il devrait demander au groupe Gilson, c'est-à-dire au groupe restreint de 12 ou 13 membres, hormis les représentants des chemins de fer, de se réunir de nouveau à huis clos pour étudier et évaluer le projet de loi C-155, y compris la proposition Mazankowski. M. Gilson témoignerait ensuite devant notre comité. C'est une demande très sincère que je soumets au ministre des Transports.

Des voix: Bravo!

M. Hargrave: Selon la solution Mazankowski, c'est bien sûr le producteur de grain qui déciderait si la part de la subvention du Nid-de-Corbeau qui lui revient doit lui être versée ou remise aux chemins de fer. L'UPA et le caucus libéral du Québec à la Chambre craignent de toute évidence que les recommandations du rapport Gilson ne détruisent en quelque sorte ce qu'ils considèrent comme l'équilibre de l'élevage au Canada.

● (1520)

Examinons donc les faits pour voir s'il y a bel et bien équilibre. Au cours des dix dernières années, l'élevage du porc a connu une expansion de 140 p. 100 au Québec tandis qu'elle a accusé un recul de 23 p. 100 dans l'Ouest.

L'élevage des bovins a également pris beaucoup d'expansion au Québec. Cette progression dans un cas comme dans l'autre, découle en grande partie de ce que j'appellerais un programme de subvention provincial très important. Dans l'Ouest, l'élevage du porc perd du terrain depuis un certain temps en raison de trois facteurs. Il y a d'abord eu le contrecoup de l'ère des surplus de céréales: les prix de l'orge sont passés de \$1 les trois boisseaux à \$3 le boisseau. Puis, un secteur de l'élevage beaucoup plus efficace et axé uniquement sur le porc, dans la «ceinture de maïs» des États-Unis, et non au Québec, a supplanté le nôtre. Enfin, le troisième facteur et le plus important est lié au préjudice causé par les coûts inférieurs du transport du grain non préparé vers le Québec en raison du tarif du Nid-de-Corbeau.

On a expédié 45 millions de boisseaux de grain de provende au Québec au cours de la campagne agricole de 1981-1982. En 1990-1991, on n'en expédiera plus que 12 millions de boisseaux. En pourcentage, les Prairies fournissent environ 30 p. 100 de tout le grain de provende dont le Québec a besoin et presque toute l'orge. Cette proportion tombera à 9 p. 100 en 1990-1991. En fait, le Québec est actuellement autosuffisant dans une proportion de 45 p. 100 et il le sera dans une proportion de 80 p. 100 en 1990-1991. C'est évidemment très bien ainsi. A cause de la hausse des tarifs ferroviaires et de l'inflation, les frais de transport vont forcément augmenter. Mais si les sociétés ferroviaires transportent davantage de grain destiné aux exportations grâce à de meilleures installations, l'écart entre le prix du grain de provende dans les Prairies et ailleurs au Canada va rester le même.